Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6169

18. 11. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/5914 —

Probleme des In-Line-Skater-Verkehrs auf Gehwegen

In den letzten Jahren ist das Fahren auf einreihigen Rollschuhen, sog. In-Line-Skatern, sehr beliebt geworden. Nach neuesten Schätzungen der Deutschen Verkehrswacht nutzen rd. vier Millionen Menschen in Deutschland diese Fortbewegungsweise. In-Line-Skating ist halbwegs lautlos und verursacht als Verkehrsmittel im Gegensatz zum motorisierten Verkehr keine Luftverschmutzung und damit auch keine Gefährdung unseres Klimas. Es handelt sich aus dieser Sicht also um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel.

Inzwischen hat sich zwischen In-Line-Skatern einerseits und zu Fuß Gehenden andererseits ein Spannungsverhältnis aufgebaut. So wird bei den In-Line-Skatern die geringe Lärmverursachung, wie auch beim Radverkehr, für Fußgänger zum Problem, wenn sie sich gleiche Flächen teilen müssen. Sie kommen „wie die Wespen" schnell und damit durchaus auch bedrohlich heran und fahren dann auch mangels Platzes meist zu dicht an den Fußgängern vorbei. In-Line-Skater können bis zu fünfmal so schnell sein wie Fußgänger und es sind ohne Frage fahrende Verkehrsteilnehmer. Dennoch werden sie nach der herrschenden Straßenverkehrsordnung wie Fußgänger behandelt und auf die diesen verbliebenen Restflächen der Gehwege verwiesen.

Verbände wie der Fußgängerschutzverein FUSS e. V. halten es für unannehmbar, langsamere und schnellere Fußgänger, mit Gepäck, Kinderwagen usw. Beladene, Behinderte in Rollstühlen, Kinder auf Fahrrädern, Kinder und Jugendliche auf Skateboards und nun auch noch In-Line-Skater auf den durchschnittlich viel zu schmalen Gehwegen zusammenzufassen (Diskussionspapier des FUSS e. V. vom 6. Juni 1996). Auch die Deutsche Verkehrswacht äußerte Bedenken, ob die geltenden Bestimmungen der StVO den Anforderungen gerecht werden (Pressemitteilung vom 23. September 1996).

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß nach den geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung bzw. der Straßenverkehrszulassungsordnung Rollschuhfahrer, insbesondere In-Line-Skater, als Fußgänger einzuordnen sind?

   Wenn ja, aus welchen Bestimmungen geht dies hervor?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. November 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Rollschuhe, somit auch Inline-Skates, sind keine Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Dies bestimmt § 24 Abs. 1 StVO. Für ihre Verwendung gelten damit die gleichen Bestimmungen wie beispielsweise für Roller, Kinderfahrräder oder Skateboards. Sie unterliegen den Vorschriften, die die StVO für Fußgänger im Verkehrsraum trifft. Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen sie vorhandene Gehwege benutzen.

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aufforderung der Deutschen Verkehrswacht „an die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung, hier über die Gesetzeslage nachzudenken" (Pressemitteilung vom 23. September 1996)?

Zu den Anregungen der Deutschen Verkehrswacht,

– bestimmte Radwege für die Benutzung durch Skater zu öffnen, wenn die Radwege breit genug sind und deutlich von der Straße getrennt verlaufen,
– unter Umständen den Straßenraum in verkehrsberuhigten Bereichen für Skater freizugeben

ist folgendes anzumerken:

a) Die Frage einer Öffnung von Radwegen für Inline-Skater wurde auf der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei im November 1995 behandelt. Nach Auffassung des Ausschusses handelt es sich bei Inline-Skates um Spielzeug und nicht um Fahrzeuge. Letzteres sei aber Voraussetzung für die Benutzung des Straßenraums bzw. von Radwegen. Der Ausschuß sprach sich daher gegen eine entsprechende Änderung der StVO aus. Eine Änderung der StVO wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht für notwendig erachtet. Die Entwicklung wird weiter beobachtet.

b) Aufgrund der bestehenden Regelungen des § 42 Abs. 4a StVO (Zeichen 325/326) dürfen Fußgänger in verkehrsberuhigten Bereichen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Dies gilt auch für Inline-Skater. Hier besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.

3. Stimmt die Bundesregierung zu, daß In-Line-Skater aufgrund ihrer Fahrgeschwindigkeit weit eher dem Radfahrverkehr als dem Fußgängerverkehr zuzuordnen sind und somit grundsätzlich die Fahrbahn bzw. Fahrradwege und Fahrradstreifen benutzen sollten?

Wenn nein, warum nicht?

Fahrbahnen sind für die Benutzung durch Fahrzeuge freigegeben (§2 StVO). Inline-Skates sind nicht Fahrzeuge im Sinne der StVO; sie sind nicht den „Beförderungsmitteln", sondern vielmehr dem Sport/Spiel zuzurechnen. Sie dürfen daher aufgrund von § 31 StVO auf Fahrbahn und Seitenstreifen – wie auch auf Radwegen – nicht verwendet werden, ausgenommen auf besonders dafür zugelassenen Straßen. Die Benutzung von Fahrbahn und Seitenstreifen, wie auch von Radwegen, durch Inline-Skater ist aus

Gründen der Verkehrssicherheit, auch für die Inline-Skater selbst, abzulehnen.

Auf die Antwort zu Frage 2b) wird verwiesen.

4. Stimmt die Bundesregierung zu, daß Geschwindigkeitsverhältnisse von bis zu fünf zu eins, wie sie zwischen Fußgängern und In-Line-Skatern ebenso wie zwischen Fußgängern und Radfahrern auftreten, ein erhebliches Gefahrenpotential darstellen, wenn diese den gleichen engen Verkehrsraum am Rande der Straßen nutzen müssen?

Mit Inline-Skates können unbestritten höhere Geschwindigkeiten erreicht werden. Allerdings haben Inline-Skater wie jeder Verkehrsteilnehmer die Pflicht, ihr Verhalten und damit auch die Geschwindigkeit an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Maßgeblich hierfür sind z. B. die Gehwegbreite und die Stärke des Fußgängerverkehrs. Gegebenenfalls haben Inline-Skater ihre Geschwindigkeit aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auf Schritttempo zu verringern, um eine Gefährdung der übrigen Gehwegbenutzer auszuschließen.

5. Gedenkt die Bundesregierung, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung von Autos im Straßenverkehr (z. B. Tempo 30) zu ergreifen, um so die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Autofahrern und dem übrigen Verkehr im Interesse der Verkehrssicherheit zu verringern?

Mit Wirkung vom 1. Januar 1990 ist die Möglichkeit, Zonen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einzurichten, in die StVO übernommen worden. Diese Regelung basiert auf den Ergebnissen einer vorangegangenen versuchsweisen Tempo 30 km/h-Regelung. Danach ist es wissenschaftlich erhärtet, daß die Tempo 30 km/h-Regelung innerhalb von geschlossenen Ortschaften für die Verkehrssicherheit nur dann einen Gewinn bringt, wenn sie sich nicht auf die bloße Anordnung beschränkt, sondern von anderen, vor allem baulichen Maßnahmen, begleitet wird. Denn nur dann, wenn durch eine Art „Zonenbewußtsein" der Kraftfahrzeugführer kraft eigener Einsicht handelt, ist eine hinreichende Akzeptanz, die höchstzulässige Geschwindigkeit 30 km/h nicht zu überschreiten, gewährleistet. Diese Regelung wurde durch eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes bestätigt.

Eine generelle Festlegung von 30 km/h innerorts würde auch Gebiete umfassen, in denen diese niedrige Geschwindigkeit für die Kraftfahrer nicht einsichtig ist. Nach allen bisherigen Erfahrungen müßte mit mangelnder Akzeptanz einer solchen Regelung und damit negativen Auswirkungen auf die Verkehrsmoral insgesamt gerechnet werden. Dem könnte nur begegnet werden mit einer sehr konsequenten kostenintensiven und unpopulären Überwachungstätigkeit. Der besondere Schutzgedanke zugunsten der Wohngebiete oder der Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung würde untergehen und für Fußgänger und Radfahrer eine

Scheinsicherheit geschaffen, die sich im tatsächlichen Verhalten der Kraftfahrer nicht oder kaum konkretisieren würde.

Aus den genannten Gründen soll an der bestehenden Tempo 30 km/h-Zonen-Regelung festgehalten werden.

Darüber hinaus haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden aufgrund der geltenden Bestimmungen die Möglichkeit, aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs in konkreten Fällen verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie z. B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung, anzuordnen (§ 45 StVO).

Weiterer Handlungsbedarf besteht derzeit nicht.

6. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung ansonsten zu ergreifen, um
   a) die umweltfreundliche Verkehrsart In-Line-Skater zu fördern,
   b) für die Sicherheit sowohl von In-Line-Skatern im Straßenverkehr als auch von Fußgängern gegenüber In-Line-Skatern zu sorgen?

Zu a)

Inline-Skates zählen nicht zu den Verkehrsmitteln. Sie dienen vielmehr – wie zu Frage 3 ausgeführt – dem Freizeitsport. Wünschenswert wäre die Schaffung besonderer Sportstätten für Inline-Skater, so wie in der Vergangenheit viele Gemeinden entsprechende Anlagen für Skateboardfahrer geschaffen haben.

Zu b)

Dem Bundesministerium für Verkehr liegen gesicherte Erkenntnisse, daß das Verhalten der Inline-Skater generell Fußgänger auf Gehwegen gefährdet, nicht vor. Benutzen Inline-Skater Gehwege, so haben sie sich hierbei gemäß § 1 Abs. 2 StVO so zu verhalten, daß kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Eine Vielzahl von Inline-Skatern verhält sich regelgerecht. Einige „schwarze Schafe" aus ihren Reihen können ein generelles Verbot von Inline-Skating auf Gehwegen nicht begründen. Ein allgemeines Benutzungsverbot für Inline-Skates auf Gehwegen wird daher nicht erwogen.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333